

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXXIII. — Wydana i rozesłana dnia 25. sierpnia 1903.

Treść: (Nr 171 i 172.) 171. Dokument koncesyjny na wąskotorową elektryczną kolej lokalną z Insbruku do Fulpmes ewentualnie do Matrei (kolej Stubaitalska). — 172. Rozporządzenie, dotyczące podwyższenia wynagrodzenia, pobieranego przez asesorów i ich zastępców w sądzie przemysłowym w Krakowie i przez asesorów instancyi odwoławczej.

171.

Dokument koncesyjny z dnia 17. sierpnia 1903,

na wąskotorową elektryczną kolej lokalną z Insbruku do Fulpmes ewentualnie do Matrei (kolej Stubaitalska).

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gminie miasta Insbruku żadaną koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej, która ma być wybudowana jako kolej wąskotorowa elektryczna, od punktu położonego pod Insbrukiem tuż pod stacją Berg Isel kolei lokalnej Insbruk—Hall w T. przez Natters, Mutters i Telfes do Fulpmes ewentualnie do Matrei (kolej Stubaitalska), a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami i z tem ograniczeniem, że uprawnienie do wybudowania przestrzeni z Fulpmes do Matrei gaśnie na wypadek, gdyby z niego w ciągu pięciu lat od dnia dzisiejszego licząc, użytku nie zrobiono.

§. 1.

Względem kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyonaryuszka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V

ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§. 2.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest ukończyć budowę przestrzeni kolejowej z Insbruku do Fulpmes najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojnię dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć ma koncesyonaryuszka na żądanie rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, posiadających bezpieczeństwo pupilarne.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta może być uznana za przepadłą.

Termin wykończenia dalszej przestrzeni z Fulpmes do Matrei oznaczy w danym razie Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 3.

Do wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszce prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszce co do wybudowania wszelkich kolei pod-

jazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

Pod względem budowy koncesyonowanej kolei i ruchu na niej zastosować się winna koncesyonaryuszka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby ewentualnie w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych — o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną jej chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

Koncesyonaryuszce nadaje się prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszki.

Koncesyonaryuszce nadaje się prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszeństwa, — które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi, — a to aż do sumy, którą rząd oznaczy.

Dywidendy przypadającej od akcji pierwszeństwa, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do jej pobierania, nie można wymierzać w większej kwocie jak po $4\frac{1}{2}$ od sta, przyczem dopłaty z dochodów późniejszych lat uiszczać nie wolno.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakoteż imiennego, podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą rząd ma oznaczyć, — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, — z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy żadnych innych wydatków jakiegokolwiek bądź rodzaju policzać nie wolno.

Gdyby po wykończeniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, kosztą przez to poniesione doliczyć można do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztą te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, który rząd ma zatwierdzić.

Statut jakoteż formularze akcji zakładowych i akcji pierwszeństwa, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe uskuteczniane być muszą po niższych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, każdorazem obowiązować będą na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i do pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerji, a to nie tylko do podróży na koszt skarbu państwa, lecz także do podróży służbowych na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu środków do uskuteczniania transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, dalej zastosować się do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż przystąpić do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Każdoczesny przepis, tyczący się transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdorazowe przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryuszki obowiązującymi wtedy, gdy jej urzędownie zostaną podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryuszce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwem

na tej kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej i urządzonej z dozwoleńmi ułatwieniami pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy w analogiczny sposób niższe ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, w myśl §u 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, gdyby określonych w §ie 2. zobowiązań pod względem skończenia budowy i otwarcia ruchu nie dopełniono, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Nie wolno koncesjonaryuszce powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy przypadek, gdy na to rząd wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na koncesjonowanej kolei i prowadzenia go przez całą resztę okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszki.

W przypadku tym winna koncesjonaryuszka zwrócić rządowi wszystkie wskutek tego kierownictwa ruchu rzeczywiście powstałe koszty, które ewentualnie ryczałtowo ustalić należy.

Zresztą szczegółowe warunki takiego prowadzenia ruchu unormować należy w kontrakcie ruchu z koncesjonaryuszką zawartym.

§ 10.

Koncesjonaryuszka ma obowiązek postarać się o zaopatrzenie swych funkcyjaryuszy na wypadek choroby tudzież na starość i przystąpić w tym celu do kasy pensyjnej związku austriackich kolei lokalnych, o ile nie mianoby utworzyć w łonie koncesjonowanego właśnie przedsiębiorstwa kolejowego

własnej kasy pensyjnej o takich co najmniej dogodnościach jak w owej kasie wymienionego wyżej związku.

Zaopatrzenie to na wypadek choroby i na starość w ten sposób przeprowadzić należy, że koncesjonaryuszka ma zgłaszać w instytucie pensyjnym związku austriackich kolei lokalnych względnie we własnej kasie pensyjnej: stałych funkcyjaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z reszty zaś funkcyjaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy wozów, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiednim ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§. 11.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruchu utrzymuje — w taki sposób, że rząd będzie mógł z prawem dowolnego ustanawiania taryf przeprawić lub pozwolić przeprawić tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich rachunkowo zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego, w §ie 1. ustanowionego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku, podlegającego podatkowi i potrącić go z przychodów.

Zewzględu jednak na to, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płaćć należy koncesjonariuszce jako wynagrodzenie za wykupioną koleją aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie i umarzanie według planu pożyczek, z upoważnieniem rządowem zaciągniętych, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umarzanie go w ciągu okresu koncesyjnego — w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienione wyżej raty roczne płaćć będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesjonariuszce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

5. Państwu zastrzega się prawo zapłacenia każdej chwili, w miejsce rat renty — należnych koncesjonariuszce w myśl postanowień poprzedzających punktów, a jeszcze nie zapadłych — kapitału, równającego się zdyskontowanej według oprocentowania po 4 od sta rocznie, z uwzględnieniem odsetek od odsetek, skapitalizowanej wartości tych rent, oczywiście po strąceniu zawartego w tych ratach rentowych ewentualnie w myśl postanowień 2. ustępu dodatku.

Gdyby się państwo na ten sposób wypłacenia kapitału zdecydowało, przysługuje mu wybór uiszczenia go gotówką lub obligacyami długu państwowego. Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. do 5. przepisanego, bez dalszej zapłaty własność, wolna od ciężarów i używanie

koncesjonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesjonariuszki będące i jej przedsiębiorstwa uboczne, jakoteż rezerwowo kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

7. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracyi rządu najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta obejmować będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracyi, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracyi, tyczącej się wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w niej wymienionych, pozwolenia tego osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwale obciążenie.

9. Koncesjonariuszka obowiązana jest mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracyi wykupna wymienione.

Gdyby koncesjonariuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez zezwolenia koncesjonariuszki i bez sądowej interwencyi objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

§. 13.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależitości, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesjonaryuszka posiadała, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 12, l. 6.

Tak wtedy gdy koncesya zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§. 12), zatrzymuje koncesjonaryuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd upoważnił koncesjonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że one nie mają stanowić przynależitości kolei.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkcyjaryusza, a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować

w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesjonaryuszki.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapasć ma bezzwłocznie, z mocą spółkę wiążącą.

§. 15.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniechania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadana została.

Wittek wlr.

172.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 20. sierpnia 1903,

dotyczące podwyższenia wynagrodzenia, pobieranego przez asesorów i ich zastępców w sądzie przemysłowym w Krakowie i przez asesorów instancyi odwoławczej.

Na podstawie §u 13. ustawy z dnia 27. listopada 1896, Dz. u. p. Nr. 218, podwyższa się asesorom i ich zastępcom w sądzie przemysłowym w Krakowie, wybieranym z kurii robotniczej, tudzież asesorom odwoławczej instancyi wynagrodzenie za ubytek w zarobku z wyznaczonej w §ie 6. rozporządzenia ministeryalnego z dnia 13. listopada 1899, Dz. u. p. Nr. 220, kwoty po jednym złotym za pół dnia a po dwa złote za cały dzień — na trzy korony za pół dnia a na sześć koron za cały dzień.

Koerber wlr.

Böhm wlr.

Call wlr.

